

Kiel, 21. November 2023

Medieninformation

Tschüss Diesel, Moin Elektrifizierung: Land startet Ausschreibung für Planungsphasen zur Elektrifizierung der Marschbahnstrecke

Die Bahnstrecke zwischen Hamburg und Westerland soll zur klimaneutralen Verkehrsachse der Westküste werden. Züge sollen dort ab Anfang der 2030er-Jahre statt mit Diesel elektrisch unter Oberleitung fahren. Das bringt mehr Stabilität für den Betrieb auf der Strecke und spart jährlich rund 15 Millionen Liter Diesel und 65.000 Tonnen CO₂.

- **Die Vergabeentscheidung soll voraussichtlich im Frühjahr 2024 fallen**
- **Land schreibt die Vorplanung in enger Zusammenarbeit mit DB aus**

Die sogenannte Marschbahnstrecke zwischen Hamburg und Sylt ist auf einer Länge von 173 Kilometer zwischen Itzehoe und Westerland nicht elektrifiziert. Sie gehört damit bundesweit zu einer der letzten vielbefahrenen Strecken, die keine Oberleitung haben. Für die Elektrifizierung hat das Land Schleswig-Holstein nun eine Ausschreibung für die Planungsleistungen veröffentlicht. Mit der Ausschreibung werden sogenannte Generalplaner gesucht. Das sind Ingenieurbüros, die die technische Planung aller Fachrichtungen übernehmen und beispielsweise auch Umwelt-Planungsleistungen aus einer Hand anbieten. Für das Projekt geht das Land zunächst mit ca. 20 Millionen Euro in Vorleistung.

Die in der Ausschreibung gesuchten Ingenieurbüros sollen nicht nur die Elektrifizierung des 173 Kilometer langen Streckenabschnitts zwischen Itzehoe und Westerland planen. Nicht zuletzt für einen stabilen Betrieb in der Bauphase soll auch die 26 Kilometer lange, wichtige Umleiterstrecke Jübek – Husum mit Oberleitung ausgestattet werden. Zudem wird untersucht, ob weitere Infrastrukturverbesserungen zusammen mit der Elektrifizierung umgesetzt werden können: Neue Weichenverbindungen, Geschwindigkeitserhöhungen, Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten und auch der Ausbau von Abstellkapazitäten verbessern die Robustheit des Netzes und ermöglichen im Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) vorgesehene Angebotsverbesserungen. Außerdem wird geprüft, ob und wie die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik nach neuestem europäischem Standard umgesetzt werden kann. All diese Vorhaben, die über die Elektrifizierung der Strecke hinausgehen, können jedoch nur umgesetzt werden, wenn sie sich sinnvoll in die Planung und den Bau integrieren lassen und die Finanzierung sichergestellt ist.

Der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) hat die Ausschreibungsunterlagen erstellt und verfolgt mit der Inhaberin der Streckeninfrastruktur, DB Netz, den Ausbau. Die ersten Phasen der Planung werden durch die NAH.SH beauftragt. Im weiteren Verlauf geht das Projekt an die DB Netz über, die dann auch den Bau der Oberleitung verantworten wird. Die Planungsbüros, die durch die Ausschreibung des Landes gebunden werden, begleiten das Projekt nach Möglichkeit aber über alle Leistungsphasen von der Grundlagenermittlung bis zur Ausschreibung der Bauleistungen. Beim

Projektübergang an die DB Netz muss also nicht, wie bei anderen Großprojekten teilweise üblich, ein neuer Planungsdienstleister gefunden werden, was viel Zeit sparen soll.

Am 16. November veröffentlichte die NAH.SH die europaweite Ausschreibung der Planungsleistungen zur Marschbahnelektrifizierung. Sie startet damit ein Verhandlungsverfahren, das für die in drei Lose aufgeteilte Strecke den besten Planungs-Anbieter sucht.

Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen: „Die Marschbahnstrecke wird mit diesem umfangreichen Ausbauprojekt fit für die Zukunft gemacht: Damit werden die Züge künftig nicht nur umweltfreundlicher. Nach Abschluss aller Arbeiten wird der Betriebsablauf zuverlässiger und die Züge damit auch pünktlicher. Die Elektrifizierung per Oberleitung ist daher unbedingt notwendig. Dass das Land hier in erhebliche finanzielle Vorleistung geht, ist ein deutliches Zeichen für die Verkehrswende an der Westküste. Damit wird auch ein bisheriger Standortnachteil für die Wirtschaft beseitigt.“

NAH.SH-Geschäftsführer Dr. Arne Beck: „Durch die Elektrifizierung wird der Verkehr auf der Schiene im echten Norden noch klimafreundlicher. Ein wichtiges Ziel ist aber auch, mehr Betriebsstabilität und damit spürbar mehr Verlässlichkeit für die Fahrgäste auf der Marschbahn zu erzeugen. Mit den geplanten Maßnahmen wollen wir da einen großen Schritt nach vorn gehen.“

Die Vorteile der Elektrifizierung auf einen Blick:

Die Marschbahn nimmt als nicht elektrifizierte, aber stark befahrene Bahnstrecke deutschlandweit eine Sonderrolle ein. Züge aus dem Rest des Bundesgebietes müssen derzeit in Itzehoe von E-Lok auf Diesellok umgekuppelt werden, was betrieblich nachteilig ist und zudem auch Zeitverluste und Mehrkosten mit sich bringt. Die vollständige Elektrifizierung soll diesen Sonderzustand beseitigen und außerdem noch folgende Vorteile mitbringen:

- höhere Betriebsqualität auf der gesamten Marschbahnstrecke durch leistungsfähigere E-Lok, die eine geringere Anfälligkeit für Ausfälle zeigen und leichter zu warten sind,
- klimaneutraler und CO₂-freier Nah- und Fernverkehr durch lokal produzierten Windstrom,
- Möglichkeit der ICE-Anbindung,
- umsteigefreie, zuverlässige und schnellere Verbindungen für Pendler*innen und zu Schleswig-Holsteins touristischen Premium-Destinationen an der Westküste,
- Kosteneinsparungen im Betrieb von ca. 8 Millionen Euro pro Jahr.

Bild: Illustration eines Zuges auf der Marschbahnstrecke mit einer stilisierten Oberleitung (Copyright: NAH.SH, Manuel Weber)

Alle Informationen zum Nahverkehr im echten Norden gibt es unter: www.nah.sh